
KdF-WAGEN
IA 1250
Der
KdF-Wagen



Diese Urkunde wurde bei der Grundsteinlegung in Fallersleben eingemauert

Herausgeber: Volkswagenwerk GmbH., Berlin. Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Eberhard Moes. Erste Auflage: 500000. Verlag: Verlag der Deutschen Arbeitsfront GmbH., Berlin C 2. Druckort: Stuttgart D 3345. Gestaltung: Umschlag von Axster-Heudtlaß-Berlin. Technische Fotos: Carl von Gerlach-Berlin. Fotos: Binder-Berlin, Bilderdienst Bittner-Berlin, Presse-Illustrationen H. Hoffmann-Berlin, Pressefoto-GmbH-Berlin, Mauritius-Berlin, Scherl-Bilderdienst-Berlin, Presse-Bild-Zentrale-Berlin, Wolfgang Wiesebach-Berlin, Dr. Wolf Strache-Berlin, Krauss-Photo-Stuttgart. Foto-Montagen: Foto-Schwer-Berlin, Lohrer-Stuttgart. Zeichnungen: Atelier Triclair-Berlin.

Auskünfte

erteilen die Dienststellen der Deutschen Arbeitsfront und der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude"

ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN

Preis 20 Pfennig

Der KdF=Wagen – vollzogener Wille des Führers

„Solange das Automobil nur ein Verkehrsmittel besonders begüterter Kreise bleibt, wird es schwer sein, ihm seinen früheren, nun einmal angehängten klassenbetonenden Charakter und damit leider auch klassenspaltenden Charakter zu nehmen. Darum muß der Kraftwagen das Verkehrsmittel a l l e r Volksschichten werden."

Adolf Hitler

1934:

sagte der Führer bei der Eröffnung der Automobilausstellung: „Solange das Automobil nur ein Verkehrsmittel besonders begüterter Kreise bleibt, ist es ein bitteres Gefühl, von vornherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen von der Benutzung eines Kraftverkehrsinstrumentes ausgeschlossen zu wissen, das gerade für diese in ihren sonstigen Lebensmöglichkeiten beschränkten Schichten nicht nur nützlich sein könnte, sondern ihnen vor allem an Sonn= und Feiertagen zur Quelle eines unbekannten, freudigen Glückes würde."

1935:

„Ich freue mich, daß es der Fähigkeit des glänzenden Konstrukteurs Porsche und der Mitarbeit seines Stabes gelungen ist, die Vorentwürfe für den deutschen Volkswagen fertigzustellen, um die ersten Exemplare Mitte dieses Jahres endlich erproben zu können. Es muß möglich sein, dem deutschen Volke einen Kraftwagen zu schenken, der im Preise nicht mehr kostet als früher ein mittleres Motorrad, und dessen Brennstoffverbrauch mäßig ist."



Der Führer bei seiner ersten Fahrt mit dem KdF-Wagen

1936:

„Ich zweifle nicht, daß es der Genialität des damit betrauten Konstrukteurs sowie der späteren Produzenten in Verbindung mit höchster nationalwirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten dieses Wagens in ein tragbares Verhältnis zum Einkommen dieser breiten Masse unseres Volkes zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem so glanzvollen Beispiel bereits als gelungen gelöst sehen können."

1937:

„Es ist nunmehr notwendig, die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Volkswagens sicherzustellen und mit dieser dann zu beginnen. – Ich möchte hier einfügen, daß es ein kapitaler Irrtum ist, zu glauben, daß die Produktion des billigsten Volkswagens den Abnehmerkreis teurerer Wagen beschränken könnte. Die Menschen verzichten nicht auf den Kauf teurer Wagen, weil sie aus Grundsatz billige Wagen haben wollen, sondern weil sie nicht in der Lage sind, sich die teuren zu kaufen. – Es kann in Deutschland nur einen Volkswagen geben und nicht zehn."

Im Frühjahr 1937 wird vom Führer der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley mit der ganzen Kraft der hinter ihm stehenden Deutschen Arbeitsfront in das Volkswagenprojekt eingeschaltet.
Anfang Mai 1937 wurde von Dr. Ley die Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens gegründet und mit der Geschäftsführung Direktor Werlin, der Konstrukteur Dr. Porsche und Reichsamtsleiter Dr. Lafferentz betraut.

Der Führer bestimmt den Bau einer eigenen, neu zu errichtenden Produktionsstätte für den deutschen Volkswagen. Die Arbeiten wurden von der DAF soweit vorangetrieben, daß Ende 1939 Deutschland die modernste und sozial fortschrittlichste Automobilfabrik der Welt besitzen wird.

1938:

„Es wurden jetzt 4 Jahre verwandt, um in fortgesetzter Verbesserung allmählich einen Volkswagentyp zu entwickeln, der unserer Überzeugung nach nicht nur in der Preislage den gewünschten Bedingungen entspricht, sondern der vor allem auch in der Leichtigkeit seiner Produktion die Möglichkeit bietet, mit einem Minimum an Arbeitskräften ein Maximum an Wirkung zu erzielen. Das Modell, das sich nun aus der jahrelangen Arbeit Dr. Porsches herauskristallisiert hat, wird auch in diesem Jahre der fortgesetzten Prüfung unterworfen werden. Er wird dem Automobil Millionen neuer Käufer mit geringen Einkommensverhältnissen erschließen. Es gibt keine Zweifel, wir verdanken unseren Direktoren, Ingenieuren, Werkmeistern, Arbeitern und Kaufleuten die besten Wagen der Welt. Heute bin ich überzeugt: Wir werden in kurzer Zeit auch den billigsten Wagen fabrizieren."

Am 26. Mai 1938 vollzog der Führer die Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes bei Fallersleben:
„Das Problem des Volkswagens ist durch den Einsatz der NSG Kraft durch Freude als gelöst zu betrachten. – Für die breite Masse wurde dieser Wagen geschaffen. Ihrem Verkehrsbedürfnis soll er entsprechen und ihr soll er Freude bereiten. – Dieser Wagen kann nur einen Namen bekommen, den ich ihm heute geben will. Er soll den Namen der Organisation tragen, die sich am meisten bemüht, die breitesten Massen unseres Volkes mit Freude und damit mit Kraft zu erfüllen:

Er soll **KDF-Wagen** heißen."

„Das Werk soll entstehen aus der Kraft des ganzen deutschen Volkes und es soll dienen der Freude des deutschen Volkes."

Als wir seinerzeit den Gedanken der NS=Gemeinschaft „Kraft durch Freude" verkündeten, waren wir uns bewußt, daß die ersten Urlaubsreisen, die ersten gemeinsamen Theater= und Konzertbesuche nur der Anfang eines gigantischen Werkes sein durften.

Jahr für Jahr haben wir dann dem deutschen Arbeiter neue eigenschöpferische Leistungen der NS=Gemeinschaft „Kraft durch Freude" vorweisen können. Wir haben dem Arbeiter nicht nur Deutschland gezeigt und damit bewiesen, daß Reisen kein Vorrecht der begüterten Stände ist; wir haben ihn auch ins Ausland geschickt und damit der Welt bewiesen, daß unser Ar= beitskamerad aus dem Betrieb sich draußen zu bewegen versteht. Wir haben ihm eine eigene Flotte geschaffen. Wir haben ihm alle Sportarten erschlossen und ihm mit all diesem eine vielbewunderte Erhöhung seines Lebensstandards gegeben.

Die Entwicklung des „Kraft durch Freude"=Gedankens wird auch in Zukunft nicht stillstehen. Schon wächst auf Rügen an der Ostsee das große KdF=Bad empor. Bald trägt unter der Flagge der NS=Gemeinschaft „Kraft durch Freude" das zweite eigene, in unserem Geiste gebaute Schiff deutsche Arbeiter über die Weltmeere.

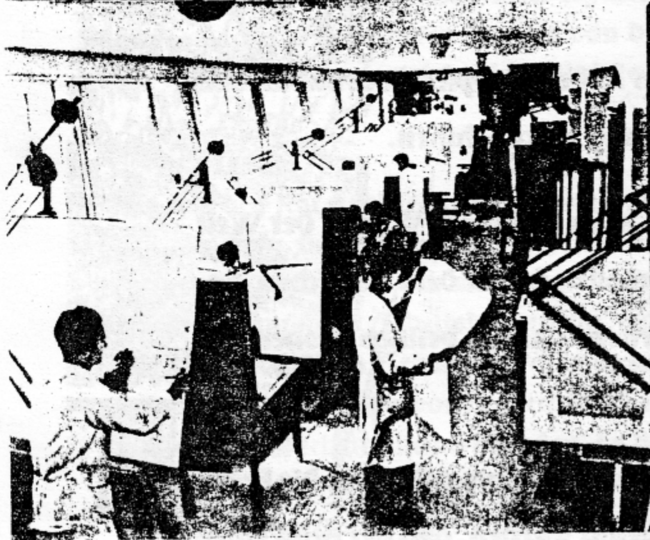
Nun wird auch das wahr werden, was sich der Führer schon in der Kampfzeit vornahm, daß jeder Deutsche die Möglichkeit haben soll, an der Motorisierung teilzunehmen.

Der Volkswagen, dessen Leistungen in seiner Preisklasse von keinem andern Wagen der Welt überboten werden können, wird KdF=Wagen heißen. Wir wollen damit dem deutschen Ar= beiter die Möglichkeit geben, ein wertvolles Gut zu erwerben, das zu besitzen bisher nur wenigen vorbehalten war.

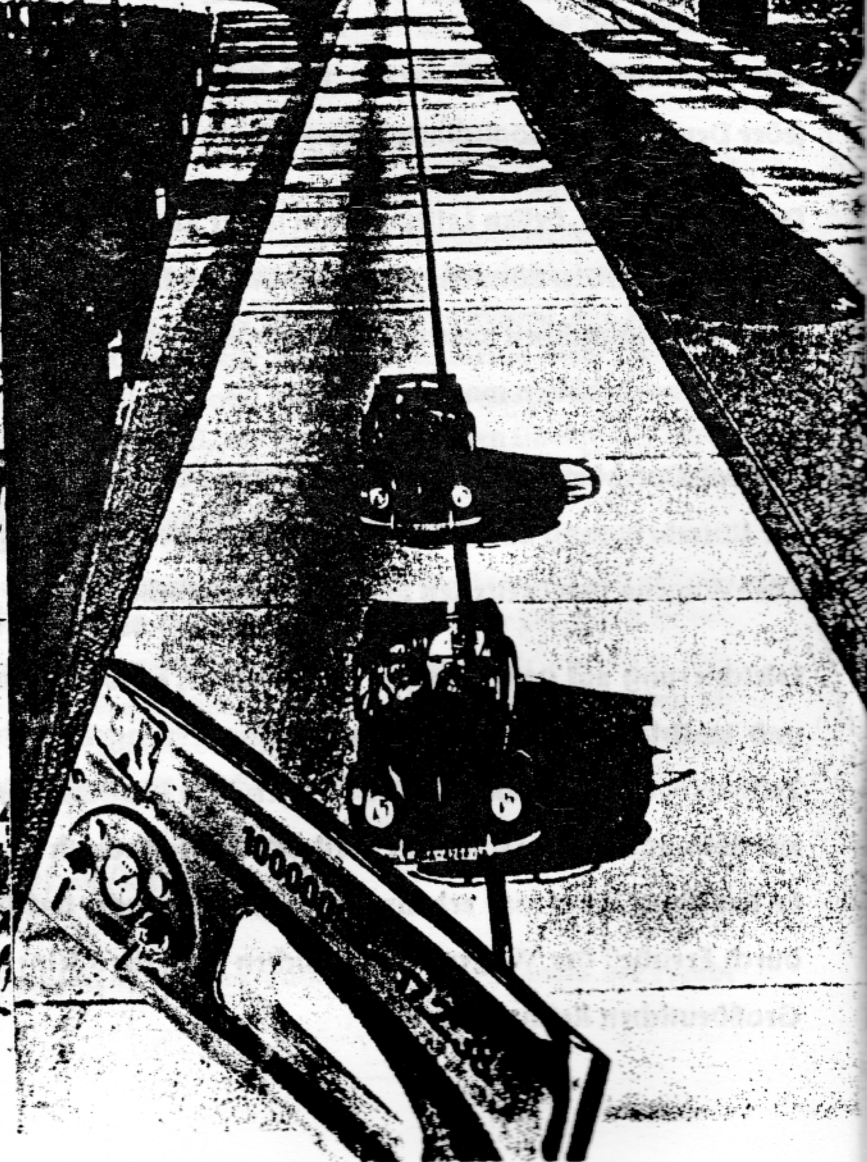
Ein wohldurchdachtes Sparsystem erleichtert die Anschaffung. Die Haltungskosten, die Frage der Unterbringung und Beschaffung der Ersatzteile wird so gelöst werden, daß der Besitz eines KdF=Wagens den breitesten Schichten ermöglicht wird.

Erleichterung auf dem Weg zur Arbeitsstätte, Erholung und Entspannung am Wochenende und in Urlaubstagen, Teilnahme an den Errungenschaften unseres technisch bestimmten Zeitalters, das alles soll der KdF=Wagen dem deutschen Arbeiter bringen. Der Führer hat es wie kein anderer Staatsmann verstanden, die Technik in den Dienst des Lebens zu stellen. Er hat ihren Wert klar erkannt und will nun auch, daß durch die NS=Gemeinschaft „Kraft durch Freude" der Wagen des deutschen Arbeiters seinen Siegeszug über die Straßen des Großdeutschen Reiches antritt.

Dr. R. Ley.



Im Zeichensaal arbeiten seit Jahren die Konstrukteure immer wieder neue Verbesserungen aus





Den Groß-Glockner nimmt der KdF-Wagen spielend

Hier entstand der KdF=Wagen



Die erste Versuchsserie des KdF-Wagens



Der junge Porsche hat an der Entwicklung des Volkswagens tatkräftig Anteil genommen

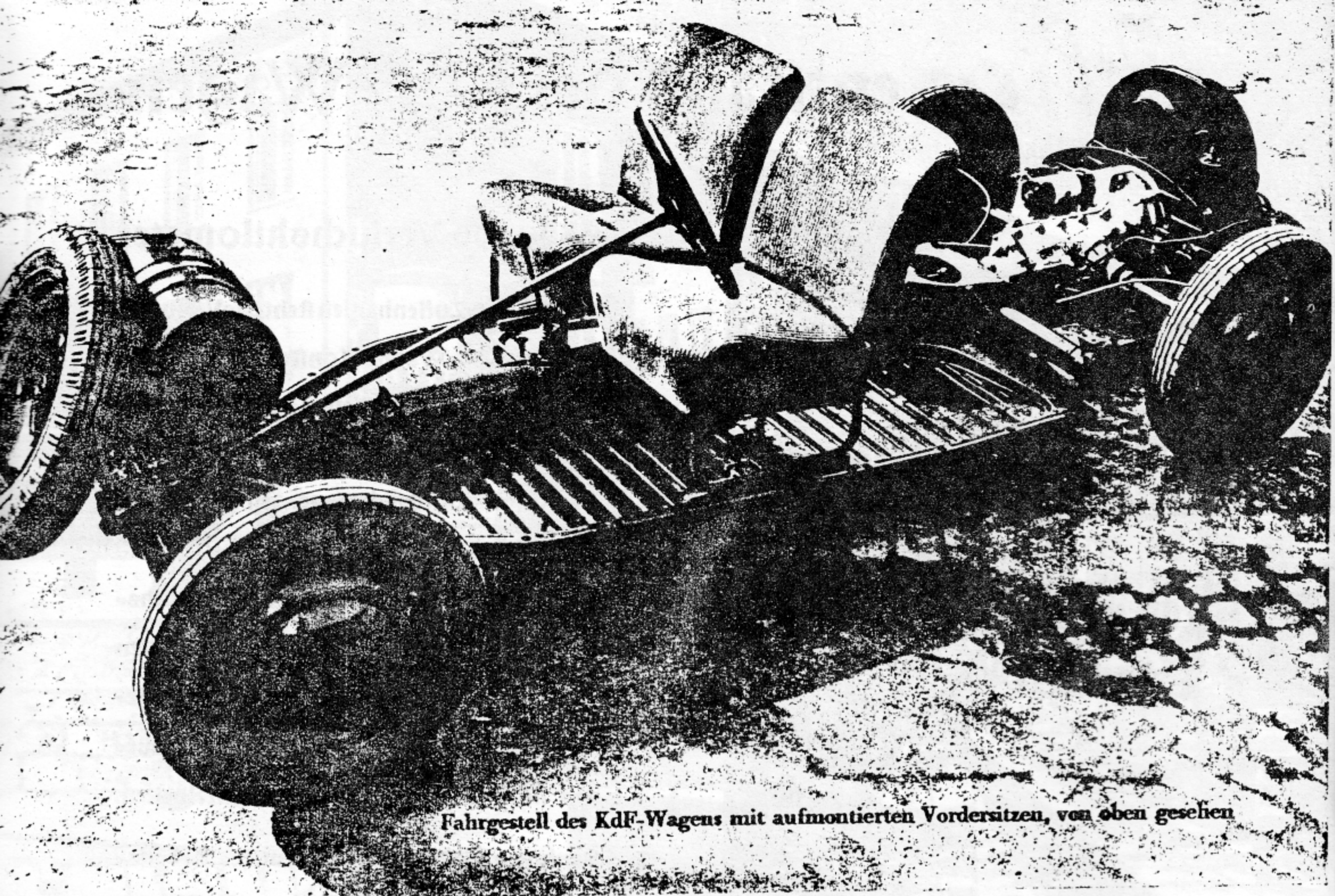
2500000 Versuchskilometer

In Stuttgart=Zuffenhausen steht das Versuchs=werk des KdF=Wagen=Konstrukteurs. Jahre=lange Arbeiten entwickelten den KdF=Wagen in seiner heutigen Gestalt. Noch niemals ist im Automobilbau der ganzen Welt eine Wagentype so gründlich vorbereitet und erprobt worden. 2,5 Millionen Versuchs=kilometer, bei denen die Wagen zu allen Jahreszeiten immer wieder schwersten Be=anspruchungen ausgesetzt wurden, verbür=gen höchste Qualität in allen Einzelheiten.

Dank den Mitteln, die die Deutsche Arbeits=front in großzügigster Weise zur Verfügung stellte, konnten alle Teile der Konstruktion bis ins kleinste laufend ausprobiert und verbessert werden. Das Ergebnis ist die Ver=wirklichung der großen Idee des Führers: Ein Wagen, der bei seinem Preis alles Bis=herige an ähnlichen Konstruktionen in Schat=ten stellt.

Der KdF=Wagen kann, was die Qualität des Materials, die Bequemlichkeit der Einrich=tung und die Leistungsfähigkeit anbetrifft, in keine der üblichen Klassen eingereiht wer=den. Er ist eine Klasse für sich.

Die Aufmerksamkeit der ganzen Welt richtet sich auf die Neuschöpfung der Deutschen Ar=beitsfront, die mit dem KdF=Wagen eine weitere sozialistische Großtat durchführt.



Fahrgestell des KdF-Wagens mit aufmontierten Vordersitzen, von oben gesehen

TECHNISCHE EINZELHEITEN

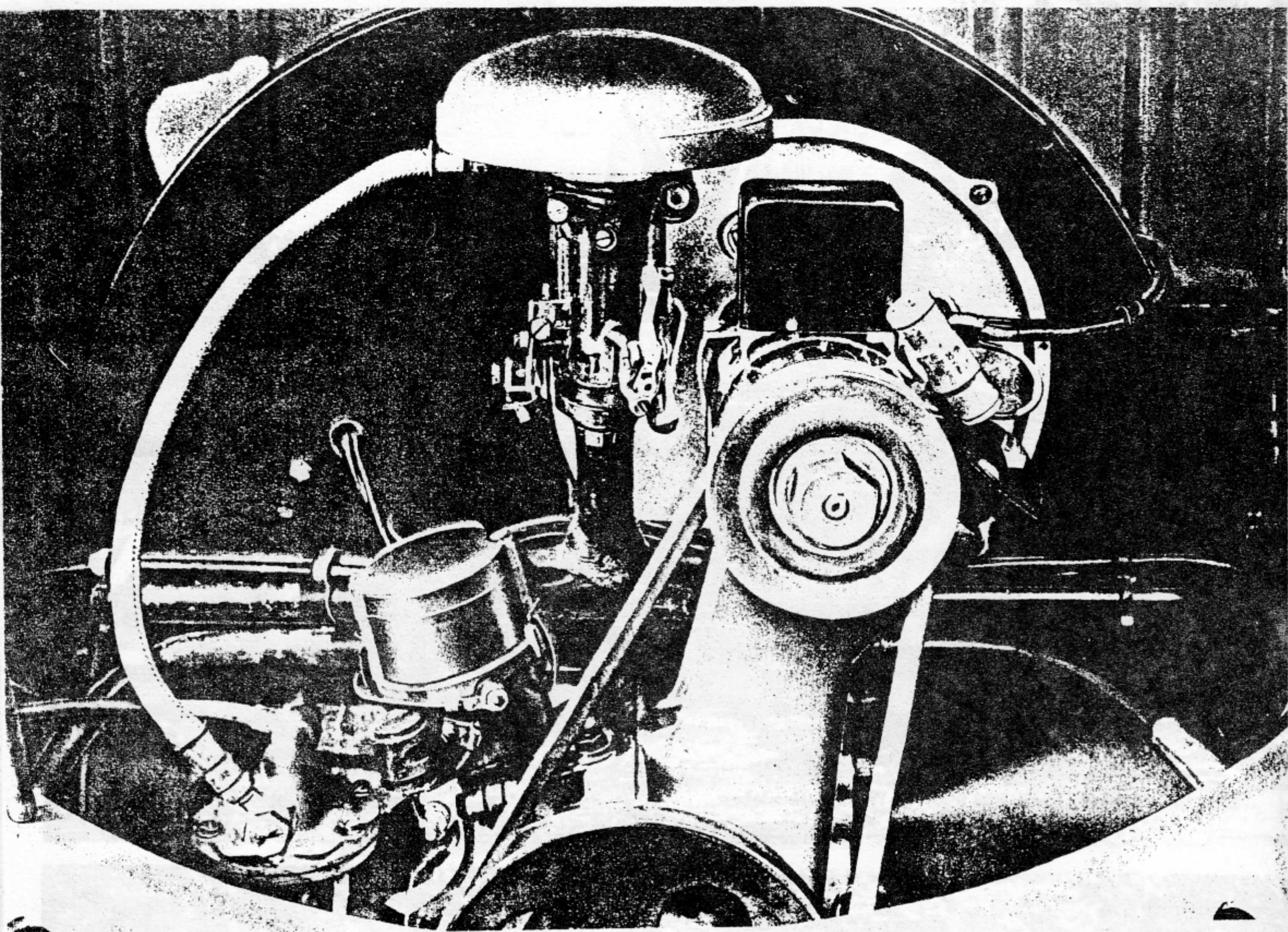
Das Fahrgestell hat einen durch Stahlbleche abgedeckten Mittelprofilrahmen mit einer hinteren Gabelung zur Aufnahme der Antriebsaggregate (Motor, Kupplung, Getriebe, Differential und Hinterachse). Das Reserverad ist auf dem Rahmenkopf angebracht. Dadurch wird bei etwaigen Zusammenstößen die Gefahr für die Insassen stark herabgesetzt.

Der KdF=Wagen ist mit Warmluftheizung ausgestattet. Die angewärmte Gebläseluft des Motors wird durch Hohlträger in den Fahrgastraum und an die Windschutzscheibe zur Beheizung geführt.

Antrieb:	Auf Hinterräder.
Federung:	Durch verkapselte Drehstabfederung. Jedes Rad ist einzeln aufgehängt (Vollschwingachse).
Schmierung:	Die wenigen Schmierstellen des KdF=Wagens sind mit Schmiernippeln ausgestattet.
Vierradbremse:	Die mechanische Bremse wirkt als Innenbackenbremse auf alle 4 Räder. Die Bremsseile sind im Rahmen geführt und vollkommen geschützt. Die zwischen den Vordersitzen angeordnete Handbremse wirkt ebenfalls auf alle 4 Räder.
Reifengröße:	Vorn und hinten 4,5/16.
Radstand:	2400 mm, Spur: Vorn 1290 mm, hinten 1250 mm.
Bodenfreiheit:	220 mm bei einer Belastung mit 4 Personen zu je 75 kg und etwa 50 kg Gepäck.
Eigengewicht:	650 kg fahrfertig.
Wagenlänge:	4,20 m, Wagenbreite: 1,55 m, Wagenhöhe 1,55 m.
Karosserie:	In Ganzstahlausführung ist der Stromlinienform weitgehend angenähert. Sie bietet bequem Platz für 4 Personen. Selbst auf längeren Reisen können 4 Erwachsene und 1 Kind mit Gepäck gut untergebracht werden.
Lackierung:	Blaugrau.

Der Innenlenker, Preis RM 990.- ab Werk Fallersleben

Der Innenlenker mit Faltdach (Cabriolimousine)
Preis: Wegen der höheren Produktionskosten kommt ein Aufschlag von RM 60.- hinzu



DER MOTOR DES KDF=WAGENS

Der KdF=Wagen hat einen Vierzylinder=Boxermotor, der im Heck des Wagens untergebracht ist. Die Zylinder arbeiten im Viertakt und haben einen Hubraum von 986 ccm. Bei einer normalen Drehzahl von 3000 p. M. leistet der Wagen 23,5 PS, das entspricht einer Stundengeschwindigkeit von rund 100 km.

Der Motor hat Luftkühlung. Im Luftführungsgehäuse ist der Ölkühler untergebracht, der so bemessen ist, daß niedrige Öltemperaturen auch bei größter Beanspruchung stets für eine ausreichende Schmierung aller Schmierstellen des Motors sorgen. Hierdurch wird die erstaunliche Autobahnfestigkeit des KdF=Wagens erreicht, die Höchstgeschwindigkeit gleich Dauergeschwindigkeit sein läßt. Die Kühlung wird nicht wie bei einem vorn liegenden Motor von der Geschwindigkeit des Fahrzeuges beeinflußt, sondern hängt von der Drehzahl des Motors ab. Dadurch wird in gebirgigem Gelände selbst bei geringer Geschwindigkeit und höchster Motorbeanspruchung eine Überhitzung restlos vermieden.

Ventile:	kopfgesteuert.
Zündung:	Batterie=Lichtmaschinenzündung.
Batterie:	6 Volt.
Lichtmaschine:	spannungsregulierend.
Anlasser:	mit Ritzel auf Schwungrad wirkend.
Vergaser:	Fallstromvergaser.



Der Motor im Heck des KdF-Wagens ist gut zugänglich

Kraftstoff-Förderung: entsprechend den bestehenden Vorschriften sind Motor und Benzintank voneinander getrennt untergebracht. Eine Kraftstoffpumpe fördert das Benzin vom Tank zum Motor.

Kupplung: Einscheibentrockenkupplung.

Getriebe: 4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, 3. und 4. Gang geräuscharm. Die Höchstgeschwindigkeit des 1. Ganges ist 20 km, des 2. Ganges 40 km, des 3. Ganges 65 km in der Stunde.

Ölverbrauch: normal nur bei Ölwechsel (2,5 Liter für etwa 2500 Kilometer).

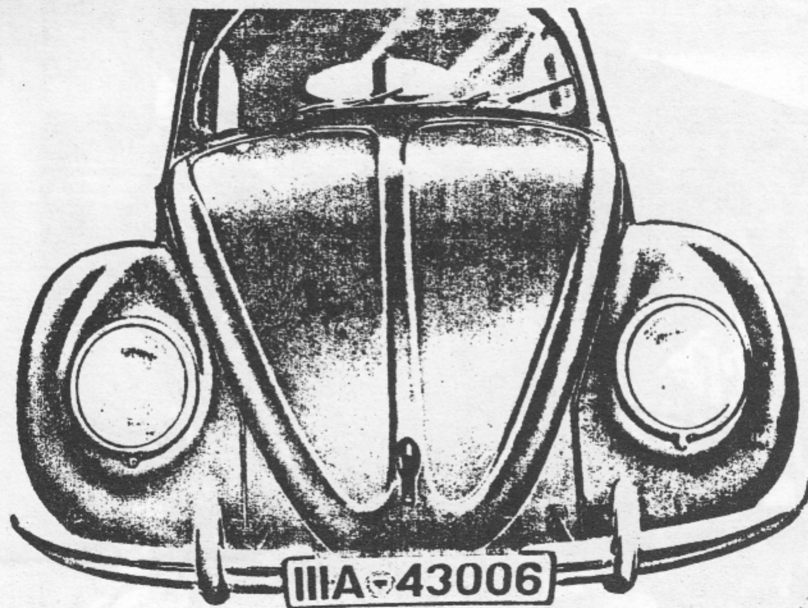
Kraftstoff-Verbrauch: 6 bis 7 Liter Benzin auf 100 Kilometer je nach Fahrweise und Gelände.

Der Motor des KdF-Wagens zeichnet sich durch leichte Zugänglichkeit zu seinen Einzelteilen aus, der Motoraus- und -einbau ist in kürzester Frist durchzuführen, man braucht dazu etwa je 10 Min. Der Motor des KdF-Wagens ist so konstruiert, daß alle Sorten Benzin des In- und Auslandes gefahren werden können.

Und die Reparaturen?

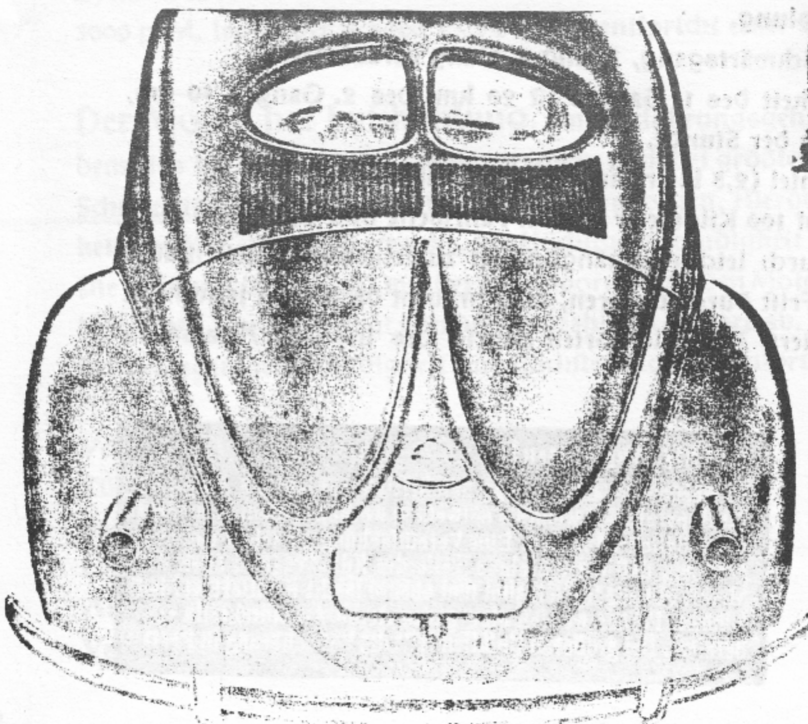
Es werden neuartige Wege beschritten werden, die Ausgaben für Reparaturen, wenn sie notwendig werden sollten, so niedrig wie möglich zu halten. Eine Vereinfachung ist schon dadurch gegeben, daß die einzelnen Teile des KdF-Wagens, auch der Motor, gut zugänglich sind und ebenso leicht montiert werden können. Ferner werden eine ganze Reihe Austauschteile vorbereitet. Bei größeren Unfällen tritt die Versicherung in Kraft.

Der KdF=Wagen



Vorderansicht des KdF-Wagens mit Stoßstange und Scheinwerfern Die Stoßstangen vorn und hinten werden serienmäßig mitgeliefert



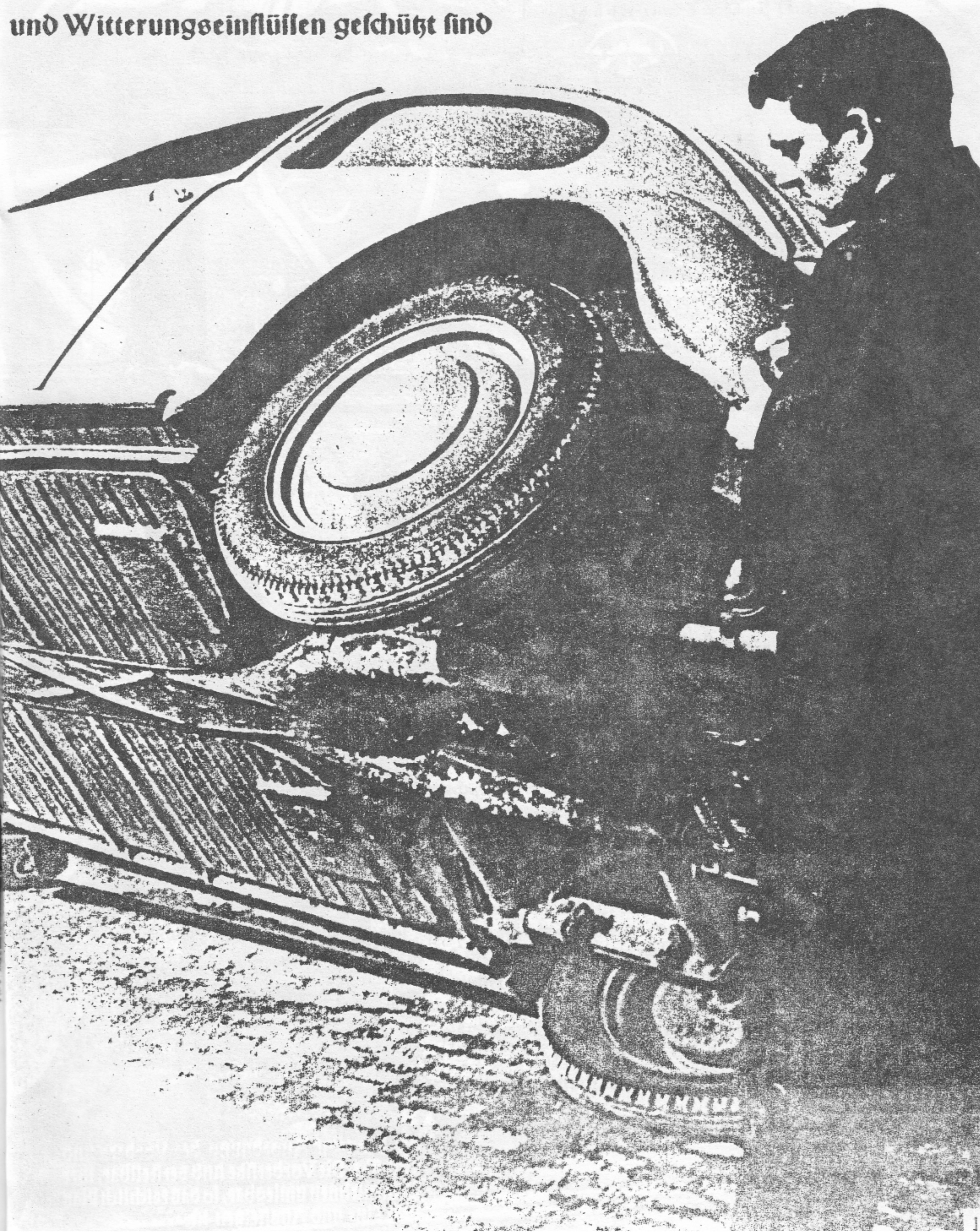


Rückseite des KdF-Wagens mit Stoßstange, selbstleuchtenden Katzenaugen, kombiniert mit den Rücklichtern. In der Mitte Beleuchtung des Nummernschildes, verbunden mit Bremslicht. Unter dem Rückfenster ist die Belüftung des Motors

von unten gesehen

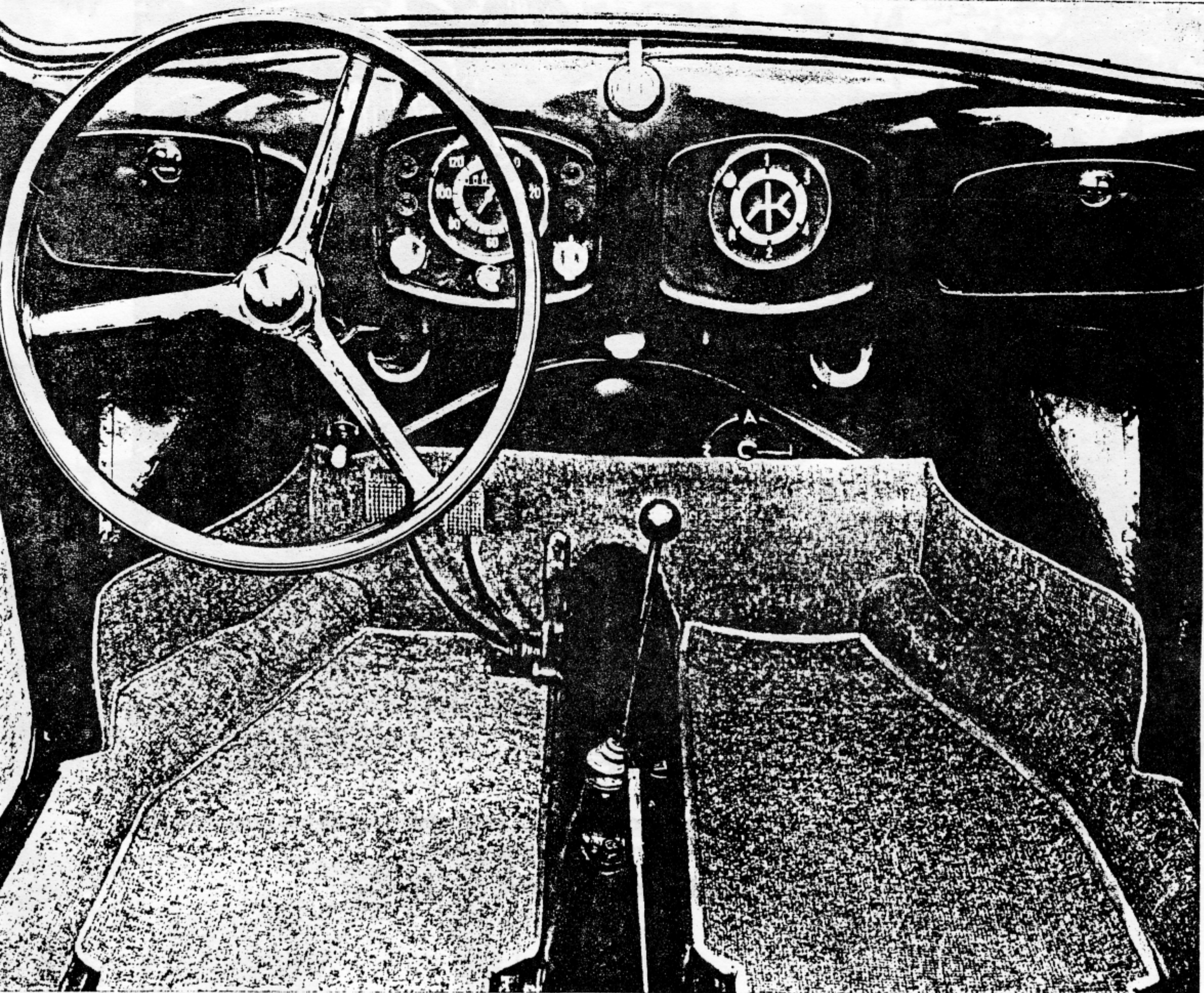
zeigt den glatten Boden, durch den alle Organe vor Schmutz

und Witterungseinflüssen geschützt sind



INNEN
sehr geräumig

Die bequeme Anordnung der Vorder- und Rücksitze. Die Vordersitze sind verstellbar, ihre Rückenlehnen umlegbar, so daß reichlich Platz



Das Armaturenbrett ist sehr übersichtlich. Rechts und links zwei Aufbewahrungskästen. Dazwischen der Tachometer sowie ein Raum für ein Rundfunkgerät. (Für den KdF-Wagen wird ein Spezialrundfunkgerät mit Europaempfang entwickelt.)

Der Tachometer enthält Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler. Um den Tachometer sind vier Kontrollämpchen angeordnet: Links oben meldet sich ein rotes Licht, wenn die Ladearbeit der Lichtmaschine aus irgendwelchen Gründen unterbrochen ist. Darunter leuchtet ein grünes Licht auf, wenn der Öldruck der Motorschmierung nicht ausreicht. Rechts oben zeigt ein gelbrotes Licht die Tätigkeit der Winker an, und darunter ein blaues, daß die Scheinwerfer auf volles Licht geschaltet sind.

Unterhalb des Tachometers wird mit dem Schlüssel die Zündung eingeschaltet. Links davon der Bedienungshebel für die Scheibenwischer, rechts für die Lichtschaltung.

In der Mitte des Armaturenbretts ist unten der Starterknopf und oben der Bedienungshebel für die Winker angebracht.

Vor dem linken Vordersitz befindet sich das Lenkrad mit eingebautem Signalknopf.

Zur Fußbedienung: Scheinwerferumschaltung, Kupplungs-, Brems- und Gaspedal. Rechts der Benzinumschalter (Dreiwegehahn).

Der Gangschalter und die Handbremse sind zwischen den Sitzen angeordnet, so daß das Einsteigen von der rechten Wagenseite zum Führersitz ungehindert vor sich gehen kann.

Die breite Tür des KdF=Wagens mit Fensterkurbel und Klinke.



Der Benzintank im Vorderteil des KdF=Wagens faßt 25 Liter einschließlich Reserve. Die 3–4 Liter Reservebenzin reichen zu einer Fahrstrecke von rund 50 Kilometern, so daß in jedem Falle eine Tankstelle erreicht werden kann. Davor das Reserverad.

Das Hochstellen des KdF-Wagens bei Reifenpanne und der Radwechsel sind für jeden ohne Anstrengung durchführbar



Jawohl, die Karosserie ist ganz aus Stahl!



So wird die umlegbare Stabantenne für Rundfunkempfang herausgestellt

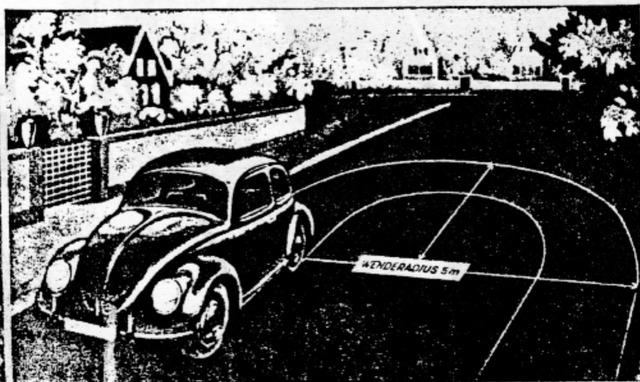
FAHREIGENSCHAFTEN

Die große Windschutzscheibe sichert einen guten Straßenüberblick

Bei den grundlegenden Entwürfen für den Aufbau des KdF=Wagens zog der Konstrukteur Dr. Porsche vielfach seine Erfahrungen aus dem Rennwagenbau heran. Obwohl der Vergleich eines vielhundertpferdigen Rennfahrzeugs, das ausschließlich für die Entwicklung höchster Geschwindigkeiten gebaut ist, mit einem Fahrzeug für den täglichen Gebrauch einer mehrköpfigen Familie auf den ersten Blick sonderbar erscheinen mag, so findet der Techniker doch hier mancherlei Parallele:

Das Gewicht des vollbesetzten KdF=Wagens und das des startbereiten Rennwagens sind nahezu gleich, d. h. um 1000 kg. Radstand und Spur sind beim Rennwagen zwar etwas größer, aber hinsichtlich der Federung und Gewichtsverteilung ergeben sich wertvolle Hinweise der einen Konstruktion auf die andere. Wie es beim Rennwagen von größter Wichtigkeit schien, eine Verschiebung der Gewichtsverteilung zwischen Vorder= und Hinterrädern durch die allmähliche Entleerung des gewaltigen Benzintanks und





dessen rasche Wiederauffüllung zu vermeiden, so war beim KdF-Wagen ein ganz ähnliches Problem durch die wechselnde Besetzung mit einer Person oder mit fünf Insassen zu bewältigen.

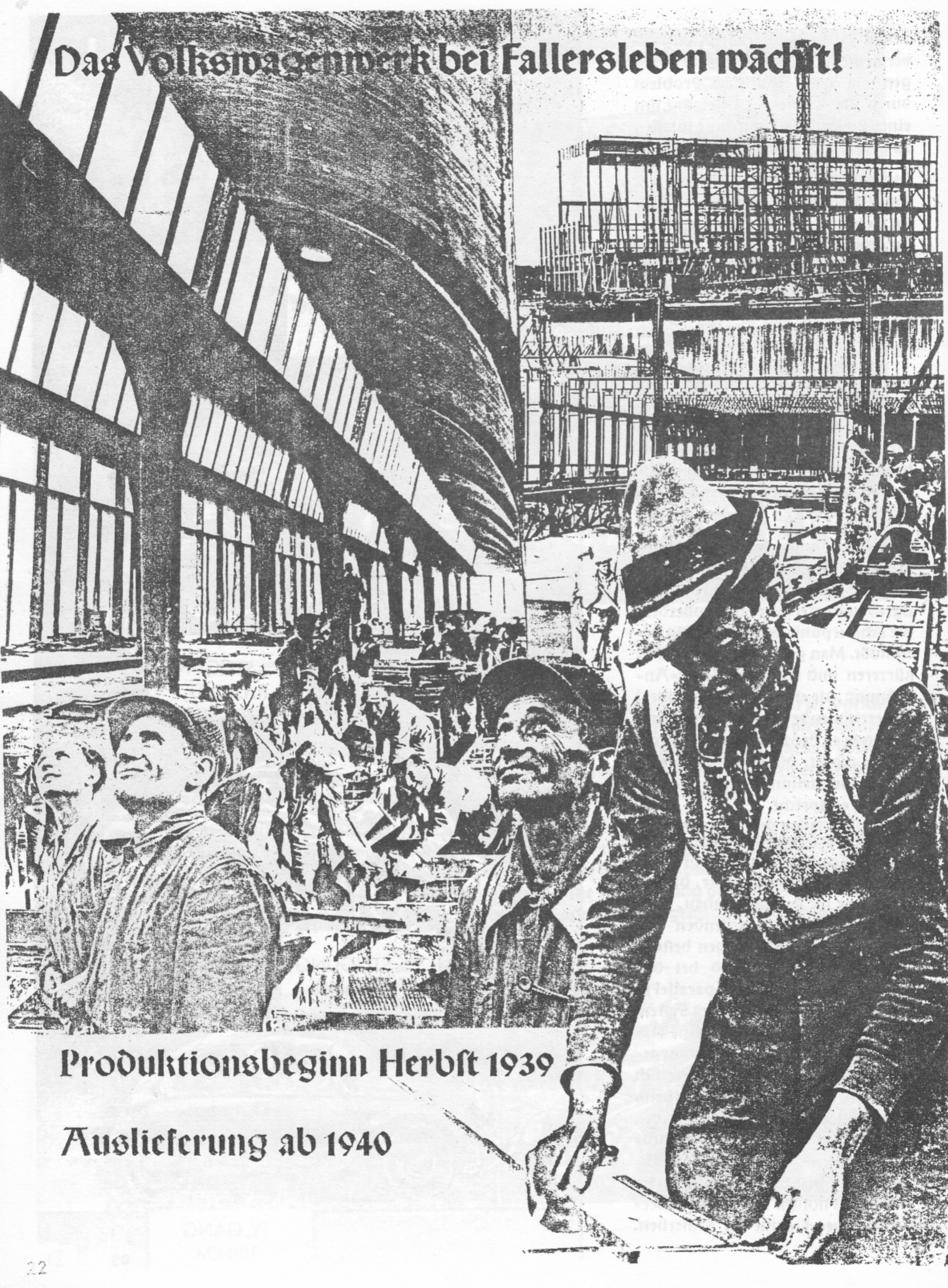
Dieses Problem wurde dadurch gelöst, daß beim KdF-Wagen die Sitze im Gegensatz zu den Ausführungen der meisten Wagentypen so weit nach vorn verlegt wurden, daß die Gewichtsverteilung nahezu **unverändert** bleibt, gleichgültig ob der Wagen mit einer oder fünf Personen besetzt ist!

Vorn blieb dann noch genügend Platz für die Unterbringung des Tanks und Reserverads, während der Motor mit Kupplung, Getriebe und Differential, zu einem Block zusammengefaßt, im Heck des Wagens untergebracht wurde.

Eine Anordnung der vorgesehenen vier Zylinder in einer Reihe hätte nun aber einen zu langen rückwärtigen Ausbau ergeben und außerdem die Schwerpunktlage ungünstig beeinflußt. Man griff daher zu der weit kürzeren und leichteren Boxer-Anordnung, die eine geradezu als ideal zu bezeichnende Gewichtsverteilung von etwa 44 Proz. vorn und 56 Proz. hinten ergibt, die auch der idealen Gewichtsverteilung eines Rennwagens entspricht.

Als selbstverständlich erschien außerdem die Konstruktion des KdF-Wagens als Vollschwingachser, die sich nicht nur im Rennwagenbau, sondern auch bei Zehntausenden von deutschen Gebrauchswagen bestens bewährt hatte. Während bei den Vorderrädern hierfür ein parallel in Fahrtrichtung schwingendes System gewählt wurde, ist hinten eine elastisch verstrebte Pendelachse vorgesehen – Schwingachssystem, die sich in nahezu gleicher Ausführung beim Auto-Union-Rennwagen vorfindet. Der Erfolg ist eine ganz ausgezeichnete Straßenlage. Sie gibt dem Fahrer auch beim Nehmen scharfer Kurven in hohem Tempo ein außerordentliches Gefühl der Sicherheit.




Das Volkswagenwerk bei Fallersleben wächst!
Produktionsbeginn Herbst 1939
Auslieferung ab 1940


SPARKARTE
WAGEN
IA 125

DIE VERSICHERUNG DES KDF-WAGENS

Jeder KdF-Wagen wird für die Dauer von 2 Jahren ab Verlassen des Werkes gegen Haftpflicht und beschränkt gegen Kasko versichert, damit der Sparer bei Unfällen usw. geschützt ist und den bestehenden Vorschriften genügt wird. Die Zweijahresprämie für den KdF-Wagen ist auf den Gesamtbetrag von RM 200.- beschränkt worden, die ebenfalls im Rahmen des Sparsystems entrichtet werden. -

Haftpflichtversicherung

Der Versicherungsschutz einer Haftpflichtversicherung besteht darin, daß, wenn der Haftpflichtversicherte durch irgendwelche Umstände fremde Personen oder Sachgegenstände beschädigt, die Versicherung die sich daraus ergebenden Ersatzansprüche befriedigt.
Darüber hinaus nimmt die Versicherung dem Haftpflichtversicherten die Klarstellung der jeweiligen Rechtslage ab, prüft die Umstände und führt die Auseinandersetzungen mit den Betroffenen. Auf Grund der Erfahrungen gelingt es der Versicherung viel eher als dem Laien, derartige Fälle gütlich beizulegen, ohne daß es zu einem Rechtsstreit kommt.
Stets bleibt es aber die Aufgabe des Kraftfahrers, im Schadensfalle alle Maßnahmen zu treffen, die den Tatbestand einwandfrei klären und eine Verschlimmerung des Schadens vermeiden.
Für jeden Kraftfahrer ist es soziale und moralische Notwendigkeit, haftpflichtversichert zu sein. Denn jeder Kraftfahrer kann ohne sein Zutun und ohne Fahrlässigkeit einen Unfall herbeiführen, der ihn, sofern er nicht haftpflichtversichert sein sollte, bei sich ergebenden Ersatzansprüchen bis an sein Lebensende belastet. Dieses Risiko nimmt die Haftpflichtversicherung dem Versicherten ab.

Kaskoversicherung

Als Kaskoversicherung bezeichnet man die Versicherung des Kraftfahrzeugs selbst. Alle Beschädigungen größerer Art, die durch eigenes Verschulden verursacht werden, deckt die Kaskoversicherung. Eingeschlossen sind auch größere Beschädigungen am Wagen, die in Abwesenheit, beispielsweise beim Parken, vorkommen können und bei denen eine Ermittlung des Urhebers des Schadens nicht möglich ist.
Der KdF-Wagen ist beschränkt gegen Kasko versichert. Beschädigungen an den Kotflügeln und der äußeren Lichtanlage sind nicht eingeschlossen. Die großen Serienauflagen ermöglichen es aber dem Volkswagenwerk, diese Einzelteile im Austausch außerordentlich billig abzugeben.
Werden Beschädigungen, auch an den Kotflügeln und der äußeren Lichtanlage, von einem anderen Kraftfahrzeug verursacht, so tritt für die volle Bezahlung des Schadens die Haftpflichtversicherung des den Schaden verursachenden Wagens in Kraft.

Einzelheiten über den Erwerb eines KdF-Wagens

Jedem deutschen Volksgenossen steht die Möglichkeit zum Erwerb des KdF-Wagens offen.

In den ersten Produktionsjahren gelangen zwei Typen zur Auslieferung:

1. Innenlenker (Limousine).
2. Innenlenker mit Faltdach (Cabrio-limousine).

Der Preis für den Innenlenker beträgt RM. 990.–. Der Innenlenker mit Faltdach erhält wegen der höheren Produktionskosten einen Aufschlag von RM. 60.–.

Der Antrag auf Lieferung eines KdF-Wagens wird bei den zuständigen Dienststellen der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude" gestellt. Der Antragsteller besorgt sich dort ein Antragsformular, das er ausfüllt und persönlich unterschreibt. Wird ein Antrag von Ehefrauen gestellt, ist außer ihrer eigenen noch die Unterschrift des Ehemannes, bei Minderjährigen die des gesetzlichen Vertreters erforderlich. Das ausgefüllte Antragsformular wird dem zuständigen KdF-Wart des Betriebes bezw. der KdF-Dienststelle abgegeben. Nach Prüfung des Antrags wird gegen eine Gebühr von RM. 1.– die KdF-Wagensparkarte ausgehändigt.



Die Sparweise

Mit der Entgegennahme der Sparkarte verpflichtet sich der Sparer, für den Erwerb des KdF-Wagens wöchentlich mindestens RM. 5.– in Sparmarken zu entrichten. Diese Sparmarken sind in **allen** DAF- und KdF-Dienststellen zu haben.

Selbstverständlich kann zum KdF-Wagen auch in beliebig höheren wöchentlichen Raten gespart werden, indem eine entsprechende Anzahl von Sparmarken auf einmal gekauft wird. Ebenso ist die Zahlung des Gesamtpreises durch den Erwerb der notwendigen Anzahl von Sparmarken gestattet.

In jedem Falle muß man sich aber bei der Bestellung eines KdF-Wagens des Sparsystems bedienen. Auch nach Beginn der Produktion ist ein Barkauf mit sofortiger Lieferung des KdF-Wagens ausgeschlossen.

Um auch jugendlichen Volksgenossen den Erwerb eines KdF-Wagens zu ermöglichen, die nicht in der Lage sind, eine feste Sparverpflichtung von RM. 5.– pro Woche einzugehen, kann in besonderen Fällen bis zur Erteilung der Bestellnummer von dem Zwang zum regelmäßigen Sparen abgegangen werden. Der Mindestbetrag ist dann **monatlich** RM. 5.–. Je nach dem Einkommen solcher Sparer wird sich das Volkswagenwerk vorbehalten, einen erhöhten Sparbetrag anzusetzen, bei dem die Bestellnummer (siehe weiter unten) erteilt wird. Hierbei ist der soziale Gedanke ausschlaggebend, daß für diese wirtschaftlich schwächeren Kreise später die Aufbringung der Unterhaltskosten neben den restlichen Sparraten zu schwer wird und daher zu vermeiden ist.

Bei dieser Regelung ist insbesondere an jüngere Leute gedacht, die noch wenig verdienen, deren Einkommen aber in künftigen Jahren des beruflichen Fortschritts so wachsen wird, daß sie später leicht die normalen Wochenraten von RM. 5.– und mehr leisten können.

Die Deutsche Arbeitsfront

KdF-WAGEN-SPARKARTE

(Anschlußkarte)

Nr. [illegible]

Vor- und Zuname (bei Frauen auch Geburtsname)

Wohnort:

Straße:

Geboren am:

Genaue Berufsangabe:

Besitzt Führerschein:

Diese Karte ist ausgestellt am:

von der Kreis-Dienststelle:

Gau:

(Unterschrift des Ausstellers)

(Dienststempel)

Volkswagen-Werk

Marken für Sonderausführungen und Transportkosten

Sonderausführungen				
Transportkosten				

Merkblatt beachten! Für verlorene oder sonst abhanden gekommene Sparkarten und -marken wird kein Ersatz geleistet.

Nur für den Dienstgebrauch:

Wagenpreis einschl. Versicherung	Entrichtet sind auf KdF-Wagen-Sparmarken		Erste Marke geklebt am	Letzte Marke geklebt am
Laut Karte 1 RM	RM			
" " 2 RM	RM			
" " 3 RM	RM			
" " 4 RM	RM			
" " 5 RM	Sa.:			
Sa.:				

Wagenpreis ab Werk: RM

Sonderausführungen: RM

Versicherung: RM

Transportkosten: RM

Sa.: RM

Type:

Farbe:

Lieferungsort: (ab Werk oder Gaustadt)

Wochen-Mindestrate: RM 5.—

(Unterschrift und Stempel der KdF-Kreis-Dienststelle)

Merkblatt

zum Antrag auf Ausstellung einer „KdF."-Wagen-Sparkarte.

1. Die erste „KdF."-Wagen-Sparkarte wird gegen eine Gebühr von RM 1.— von den „KdF."-Wagen-Wart der Orts-Dienststelle des Sparers oder des Betriebes ausgefertigt. Die Karte ist auf den Namen ausgestellt. Sie selbst und die ihr zugrunde liegenden Rechte sind nicht übertragbar.

   Mit der Entgegennahme der Sparkarte gilt der Auftrag auf Lieferung eines „KdF."-Wagens im Rahmen der nachstehenden Ausführungen als erteilt.

2. Die laufenden Raten sind bei den DAF.- oder KdF.-Dienststellen zu entrichten, die Sparmarken für den „KdF."-Wagen führen.

3. Jeder „KdF."-Wagen wird beim Verlassen des Werkes auf zwei Jahre [illegible] versichert.



Volkswagenwerk

Antrag

auf Ausstellung einer „KdF."-Wagen-Sparkarte

A. Persönliche Angaben:

1. Name:
2. Vorname (Rufname):
3. Geboren am: ... in:
4. Wohnort: ... Postleitzahl:
5. Straße und Hausnummer:
6. a) Genaue Berufsangabe:

B. Wagenangaben:

Sparkarte ausgehändigt am:

Sonderausführungen

Bei Bestellung eines **Innenlenkers mit Faltdach** (Cabriolimousine) kann der Mehrbetrag von RM. 60.- durch den Erwerb von besonderen Sparmarken im Werte von je RM. 4.- entrichtet werden. Hierfür sind auf der 2.-4. Sparkarte besondere Felder eingerichtet.

Umtausch der vollen Sparkarte

Wenn die 50 Felder der 1. Sparkarte mit Marken vollgeklebt sind, wird die Karte der zuständigen KdF-Dienststelle übergeben, bezw. durch Einschreibebrief übersandt. Die Ausgabe der Anschlußsparkarten erfolgt gebührenfrei.

Lieferung des KdF-Wagens

Jedem Gau werden im voraus bestimmte Kontingente von KdF-Wagen zugewiesen. Nach Ablieferung der 3. Sparkarte erhält der Sparer eine **Bestellnummer**, die die Reihenfolge der Auslieferung innerhalb der Kontingente des Gaues regelt. Eine Benachteiligung der Mindestsparer gegenüber den Schnellsparern wird insofern vermieden, als die Lieferung des Wagens auch für den Mindestsparer gesichert ist. Ein Vorteil für den Schnellsparer besteht insofern, als er nach frühzeitigem Erhalt der Bestellnummer seinen Wagen entsprechend früher erhält.

Besonders vorteilhaft ist die Lage für die Schnellsparer bei Beginn der Auslieferung (1940), die im Interesse der Normalsparer des ersten Lieferabschnittes auf 2 Jahre festgesetzt werden mußte.

Die **Auslieferung** des KdF-Wagens erfolgt nach Wunsch im Werk bei Fallersleben oder in der Gaustadt des Bestellers.

Für die **Transportkosten** vom Werk zur Gaustadt sind auf der 2. bis 4. Sparkarte Felder für Marken von je RM. 4.- vorgesehen. Die Transportkosten werden denkbar niedrig sein.

Rücktritt vom Kaufvertrag

Ein Rücktritt ist grundsätzlich ausgeschlossen. In besonderen Ausnahmefällen kann jedoch die Genehmigung zur Rückerstattung der eingezahlten Raten nach Abzug eines Betrags bis zu 20 Prozent für Verwaltungskosten erteilt werden. Wenn sich die sozialen Verhältnisse des Antragstellers erheblich verschlechtert haben, kann dieser Betrag herabgesetzt werden (z. B. bei Todesfall kein Abzug).

Bitte, schreiben Sie.

Ein Zusatz zur Betriebsordnung:

Jedes Gefolgschaftsmitglied, das 5 Jahre im Betrieb arbeitet, erhält von seiten der Betriebsführung ein Viertel, bei 10-jähriger Tätigkeit die Hälfte der Anschaffungskosten des KdF-Wagens; wer 15 Jahre zum Betrieb gehört, bekommt als besondere Anerkennung einen KdF-Wagen ganz umsonst. –

So und ähnlich sind die Betriebsordnungen schon in vielen Betrieben ergänzt worden.





Reichsorganisationsleiter Dr. Ley mit Präsident Cianetti im KdF-Wagen



Nach der Grundsteinlegung zum Volkswagenwerk fuhr der Führer im KdF-Wagen



Der Führer bei der Besichtigung des endgültigen Volkswagenmodells

Links vom Führer: Reichsleiter Dr. Ley, Dr.-Ing. h. c. Porsche, Reichsamtsleiter Dr. Lafferentz. Nach rechts: Der Geschäftsführer der DAF., Marrenbach, Hauptamtsleiter Simon, Staatsrat Schmeer und Direktor Werlin



Der KdF-Wagen zwischen italienischen Arbeitern im Baugelände Fallersleben



Korpsführer Hühnlein nach einem Rennen am Steuer des KdF-Wagens



Wo die Wagen stehenbleiben, sind sie schnell eingekeilt von Menschenmassen

Begeisterung, wo er sich zeigt!

Ganz gleich, wohin die KdF=Wagen kommen – überall, wo sie erkannt werden, sieht man strahlende Gesichter, und wenn sie halten, werden sie sofort von einer größeren Menschenmenge belagert. Alle staunen über das „Wunderauto", alle sind begeistert von der gefälligen, schnittigen Form und der soliden Konstruktion.

Als Dr. Ley mit seinem Gast Cianetti von Fallersleben nach Salzgitter fahren wollte, setzte sich der Italiener sofort ans Steuer und steuerte es, ohne sich vorher mit dem Fahrzeug vertraut gemacht zu haben, sicher und wendig dem 40 Kilometer entfernten Ziel zu.

Ein Traum geht in Erfüllung, die Volksgenossen sehen bei den Fahrten der KdF=Wagen durch das ganze Reich die Verwirklichung und wissen, daß sie für ein Meisterwerk sparen.

Über die Hälfte aller Besteller des KdF=Wagens haben ein Einkommen unter 300.– Mark!



Sie haben ihn entdeckt und wollen nun alles genau wissen

Zahlreiche Verwendungsmöglichkeiten!

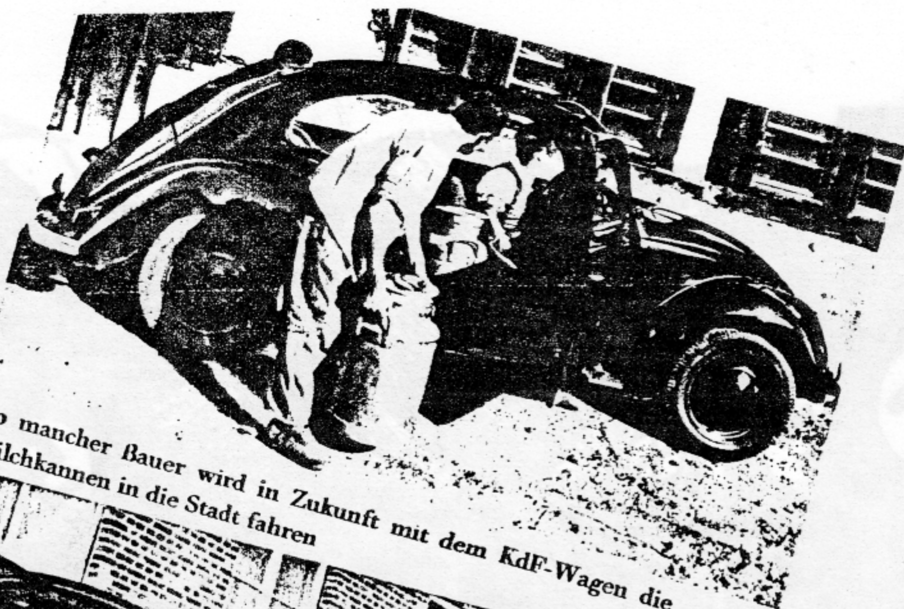
So bequem sitzen fünf Personen im KdF-Wagen



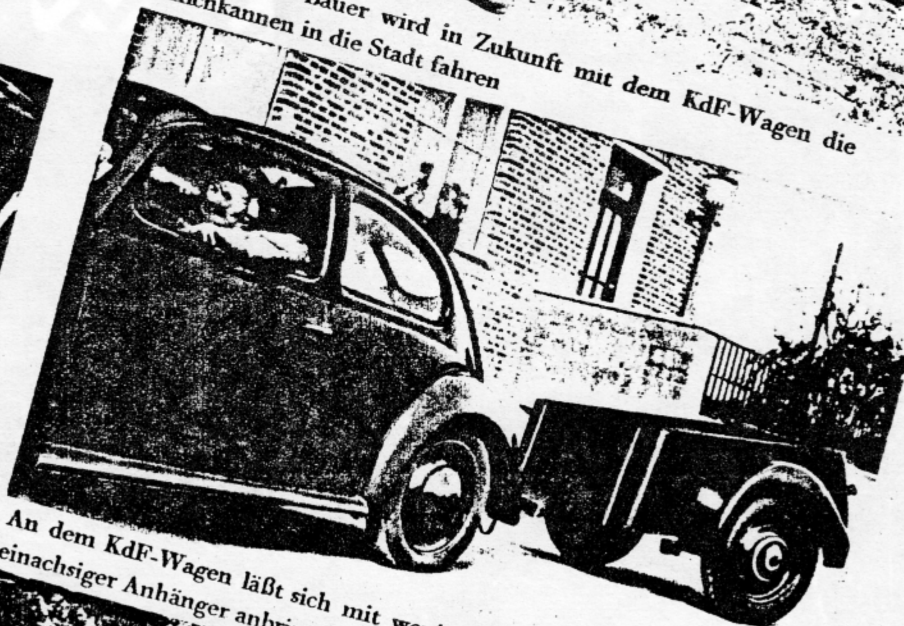
Auch besonders große Menschen haben im KdF-Wagen ausreichend Platz



Im KdF-Wagen läßt sich viel verstauen, z. B. auch ein Faltboot



So mancher Bauer wird in Zukunft mit dem KdF-Wagen die Milchkannen in die Stadt fahren



An dem KdF-Wagen läßt sich mit wenigen Veränderungen ein einachsiger Anhänger anbringen

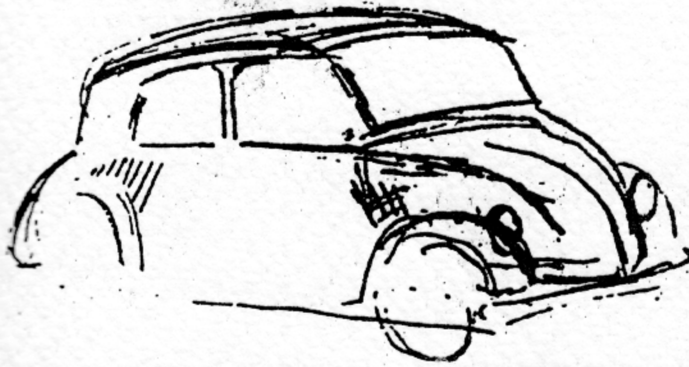


Selbst beleibte Personen von über 2 Zentner Gewicht können bequem den KdF-Wagen steuern

Viele Anträge auf Lieferung eines KdF=Wagens werden nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt vorgenommen, daß man mit ihm Waren transportieren will. Zahlreiche kleine Gewerbetreibende denken an diese Verwendungsmöglichkeit. Sie werden werktags die Rücksitze entfernen und können dann dort ihre Lasten unterbringen. So wird der KdF=Wagen mit seiner erstaunlichen Geräumigkeit Arbeitskamerad und Freudenbringer zugleich sein.



Volkswagen



Entwurfsskizze Hitlers für seine Idee vom Volkswagen, gezeichnet im Sommer 1932 in der Osteria Bavaria in München für Jakob Werlin, Chef der Daimler-Benz-Niederlassung und Hitlers Berater in Auto-Dingen;
»Nehmen Sie das mit«, sagte er zu Werlin, »und sprechen Sie mit Leuten, die mehr verstehen als ich. Aber vergessen Sie es nicht. Ich will bald von Ihnen hören, wie die Sache technisch geht.« (aus: Die Welt vom 2.5.1981)



